

**ANALISIS KUALITAS PELAYANAN KAPAL,
KEDISIPLINAN, DAN KECEPATAN BONGKAR MUAT
KAPAL TERHADAP PRODUKTIVITAS DI DERMAGA PT.
WILMAR NABATI INDONESIA**

SKRIPSI

DISUSUN DAN DIAJUKAN SEBAGAI SALAH SATU SYARAT
UNTUK MEMPEROLEH GELAR
SARJANA ADMINISTRASI BISNIS PRODI ILMU ADMINISTRASI BISNIS
STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA



DISUSUN OLEH :

Nama : M. Fariz Ardiansyah
NIM : 19110060
Program Studi : Ilmu Administrasi Bisnis
Pembimbing : Dian Arisanti, S.Kom., MM

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI
SURABAYA
2023**

LEMBAR PERNYATAAN

Yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama : Muhammad fariz ardiansyah
NIM : 19110060
Program Studi : Ilmu Administrasi Bisnis
Judul Skripsi : Analisis kualitas pelayan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan bongkar muat kapal terhadap produktivitas di dermaga PT. Wilmar nabati Indonesia

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penulisan Skripsi yang telah saya tulis ini merupakan hasil karya sendiri dengan merujuk pada sumber-sumber terpercaya. Apabila ternyata di kemudian hari penulisan Skripsi ini merupakan hasil plagiat atau penjiplakan terhadap karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan tata tertib di STIA dan Manajemen Kepelabuhan Barunawati Surabaya.

Demikian, pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar dan tidak dipaksakan.



M. Fariz Ardiansyah
NIM 19110060

LEMBAR PENGESAHAN

SKRIPSI

ANALISIS KUALITAS PELAYANAN KAPAL, KEDISIPLINAN DAN KECEPATAN BONGKAR MUAT KAPAL TERHADAP PRODUKTIVITAS DI DERMAGA PT. WILMAR NABATI INDONESIA

DISUSUN OLEH :

NAMA : M. Fariz Ardiansyah
NIM : 19110060

Telah dipresentasikan didepan dewan penguji dan dinyatakan LULUS pada,
Hari/Tanggal :

DEWAN PENGUJI

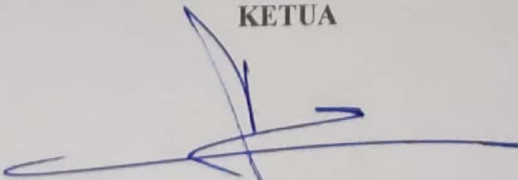
PENGUJI 1 : SOEDARMANTO, S.E, MM
NIDN : 0322036902

PENGUJI 2 : MEYTI HANNA ESTER KALANGI, S. SOS., MM
NIDN : 0717057703

(.....)

(.....)

Mengetahui,
STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA
KETUA


Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT
NIDK: 8894880018

LEMBAR PERSETUJUAN

SKRIPSI

**ANALISIS KUALITAS PELAYANAN KAPAL, KEDISIPLINAN DAN
KECEPATAN BONGKAR MUAT KAPAL TERHADAP
PRODUKTIVITAS DI DERMAGA PT. WILMAR NABATI INDONESIA**

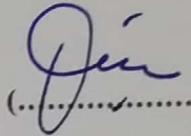
DIAJUKAN OLEH :

**NAMA : M. Fariz Ardiansyah
NIM : 19110060**

TELAH DISETUJUI DAN DITERIMA DENGAN BAIK OLEH :

Menyetujui,
PEMBIMBING

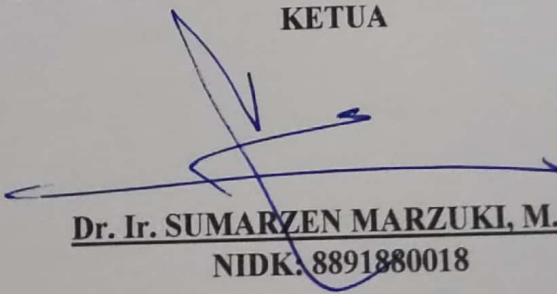
**PEMBIMBING : Dian Arisanti, S.Kom., MM
NIDN : 0709058202**


(.....)

Mengetahui,
KETUA PROGRAM STUDI


SOEDARMANTO, S.E, MM
NIDN: 0322036902

**STIA DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN BARUNAWATI SURABAYA
KETUA**


Dr. Ir. SUMARZEN MARZUKI, M.MT
NIDK. 8891880018

ABSTRAK

MUHAMMAD FARIZ ARDIANSYAH, 19110060
ANALISIS KUALITAS PELAYANAN KAPAL, KEDISIPLINAN DAN
KECEPATAN BONGKAR MUAT KAPAL TERHADAP
PRODUKTIVITAS DI DERMAGA PT. WILMAR NABATI INDONESIA

Skripsi : **Program Studi Ilmu Administrasi Bisnis, 2023**
Kata Kunci : **Analisis kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan, dan**
kecepatan bongkar muat kapal terhadap produktivitas di
dermaga PT. Wilmar nabati Indonesia

PT. Wilmar nabati Indonesia memiliki tugas utama untuk menyediakan layanan jasa dan barang-barang, sekaligus bertugas untuk menyediakan layanan terkait seluruh keperluan kebutuhan yang khususnya ada di dermaga PT. Wilmar nabati Indonesia. Penelitian ini bertujuan untuk menggali lebih jauh pengaruh dari kualitas pelayanan kapal (X1), kedisiplinan (X2), dan kecepatan bongkar muat kapal (X3) terhadap produktivitas (Y). Jenis pengambilan sampel data penelitian ini 50 responden dari karyawan PT. Wilmar naati Indonesia dengan menyebarkan kuisioner ke karyawan menggunakan teknik probability sampling. Untuk mendapat data yang akan di teliti, penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan analisis data dengan uji regresi linier berganda. Sebelum menganalisis data akan dilakukan pengujian kualitas data dengan menggunakan uji validitas dan uji reliabilitas, uji asumsi klasik.

Hasil pada penelitian ini adalah : (1.) variabel kualitas pelayanan kapal berpengaruh signifikan secara parsial. Dapat diketahui bahwa nilai t hitung sebesar $3,459 > 2,011$ dan nilai sign $0,001 < 0,005$. (2.) variabel kedisiplinan berpengaruh signifikan secara parsial. Dapat diketahui bahwa nilai t hitung sebesar $4,499 > 2,011$ dan nilai sign $0,001 < 0,005$. (3.) variabel kecepatan bongkar muat kapal tidak berpengaruh signifikan secara parsial. Dapat diketahui bahwa nilai t hitung sebesar

-0,875 > 2,011 dan nilai sign 0,386 > 0,05. (4.) variabel kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan bongkat muat kapal berpengaruh secara simultan terhadap produktivitas pada perusahaan PT. Wilmar nabati Indonesia. Berdasarkan hasil uji F yang telah dijelaskan bahwa nilai F hitung sebesar 44,996 > 2,80 dan nilai sign 0,001 < 0,05.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan berkat rahmat, hidayah, dan karunia-Nya, sehingga peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Ini Adalah Judul Skripsi Mahasiswa Tingkat Akhir Semester Delapan Tahun Dua Puluh Dua”. Penulisan Skripsi ini disusun sebagai tugas akhir kuliah yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi Bisnis di Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya.

Peneliti menyadari dalam penyusunan Skripsi tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dukungan dari berbagai pihak selama penyusunan Skripsi ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Dr. Dosen Ketua, MMT., selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya
2. Kepala Prodi, MM., selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Bisnis Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi dan Manajemen Kelabuhan (STIAMAK) Barunawati Surabaya
3. Dian Arisanti., S.Kom., MM selaku dosen pembimbing skripsi yang telah memberikan arahan dan bimbingan dalam penyusunan skripsi
4. Bapak/Ibu staf pengajar dan keluarga besar STIAMAK Barunawati Surabaya
5. Keluarga besar PT. Wilmar nabati Indonesia terutama kepada Bapak Pandapotan Sihotang selaku Kepala Departement Jetty, Junaidy Abdillah selaku Assistant Kepala Departement Jetty serta para staff rekan kerja yang telah memberikan pengalaman dan banyak hal yang bermanfaat

Semoga atas segala bantuan yang telah diberikan kepada penulis, semua pihak-pihak yang terkait tersebut mendapat balasan yang setimpal dari Allah SWT. Penyusun menyadari bahwa Penelitian Skripsi ini masih jauh dari sempurna. Untuk itu kritik dan saran yang sifatnya membangun dari semua pihak akan sangat membantu. Semoga karya tulis ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.

Surabaya, 30 agustus 2023
Penulis,

M. Fariz Ardiansyah
NIM : 19110060

DAFTAR ISI

LEMBAR PERNYATAAN	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERSETUJUAN.....	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Batasan Masalah.....	4
1.4 Tujuan Penelitian	4
1.5 Manfaat Penelitian	4
BAB II LANDASAN TEORI	6
2.1 Kualitas Pelayanan Kapal	6
2.2 Kedisiplinan	8
2.3 Kecepatan Bongkar Muat.....	10
2.4 Produktivitas	12
2.5 Hubungan antar variable	13
2.6 Kerangka Pemikiran.....	15
2.7 Hipotesis.....	15
BAB III.....	17
METODE PENELITIAN	17
3.1 Jenis penelitian.....	17
3.2 Populasi dan sampel.....	17
3.3 Variabel penelitian dan definisi operasional	19
3.4 Metode pengumpulan data	20
BAB IV	25
ANALISIS DAN PEMBAHASAN	25
4.1 Sejarah Perusahaan PT. Wilmar nabati Indonesia	25
4.2 Responden	28
4.3 Pembahasan.....	37
BAB V.....	39

PENUTUP.....	39
5.1 Kesimpulan	39
5.2 Saran.....	40
Daftar pustaka	41
LAMPIRAN – LAMPIRAN	42

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Jumlah karyawan.....	17
Tabel 4.1 data responden kuisoner.....	28
Tabel 4.2 uji statistic deskriptif.....	29
Tabel 4.3 grafik histrogam	32
Tabel 4.4 uji multikoliniertitas	33
Tabel 4.5 uji T.....	35
Tabel 4.6 uji F.....	36
Tabel 4.7 uji koefisiensi	37

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 kerangka konseptual.....	15
Gambar 2.1 sstruktur organisasi di pelabuhan PT. Wilmar nabati Indonesia.....	27
Gamabr 4.2 grafik histrogam	30
Gambar 4.3 grafik P-plot.....	31
Gambar 4.4 uji heteroskedastisitas.....	34

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Formulir Permohonan Penulisan Skripsi
- Lampiran 2 Permohonan Ijin Penelitian Skripsi
- Lampiran 3 Persetujuan Ijin Penelitian Skripsi
- Lampiran 4 lembar bimbingan skripsi

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Salah satu komponen penting dari sistem transportasi laut untuk negara kepulauan seperti Indonesia adalah pelabuhan. Pelabuhan berperan sebagai simpul moda transportasi laut dengan darat dalam menunjang dan menggerakkan perekonomian, dan berfungsi sebagai gerbang komoditi perdagangan dalam suatu wilayah serta merupakan tempat bongkar dan muat barang, embarkasi dan debarkasi bagi penumpang kapal laut (Mislich I dan Zulkifli, 2013).

Produktivitas adalah factor penting bagi perusahaan dalam mencapai tujuan. Apabila produktivitas kerja karyawan terus meningkat dengan berjalannya waktu, maka perusahaan akan lebih mudah untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Pada masa sekarang perusahaan selalu meningkatkan kualitas karyawan dan meningkatkan kualitas produktivitas kerja karyawan agar mampu bertahan dan bersaing dengan perusahaan lainnya. Produktivitas kerja karyawan dapat dipengaruhi oleh banyak beberapa factor, sebagai contohnya yaitu mental dan kemampuan fisik karyawan, hubungan antara atasan dan bawahan, motivasi kerja karyawan, Pendidikan, kedisiplinan kerja, keterampilan, sikap dan lingkungan kerja karyawan.

Dengan demikian perencanaan sistem transportasi laut perlu memperhatikan aspek pelayanan kapal dan kecepatan bongkar muat barang. Kualitas pelayanan dan kecepatan bongkar muat merupakan salah satu faktor penentu produktivitas dermaga. Fasilitas yang erat kaitannya dengan hal ini adalah terminal yang merupakan unsur utama dan merupakan fasilitas tempat sandar kapal dan melakukan kegiatan bongkar muat. Ketersediaan fasilitas pelabuhan dirancang sesuai dengan kapasitas kemampuan pelayanan sandar dan tambat di pelabuhan termasuk pengguna jenis peralatan yang akan digunakan di pelabuhan.

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi (Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008).

Fungsi pelabuhan adalah sebagai *interface*, sebagai titik singgung atau tempat pertemuan dua moda atau sistem transportasi. Link, sebagai salah satu mata rantai dari sistem transportasi. Sebagai bagian dari mata rantai transportasi, pelabuhan tidak terlepas dari mata rantai transportasi lainnya baik dilihat dari kinerja maupun dari segi biaya sangat mempengaruhi tingkat efisiensi dan tingkat biaya transportasi secara keseluruhan. *Gateway*, sebagai pintu gerbang dari suatu negara atau daerah untuk menunjang kegiatan industri dan/atau perdagangan (Sari, 2011).

PT. Wilmar Nabati Indonesia yang beralamatkan Jl. Kapten Darmosugondo 56 Gresik Jawa Timur – 61124 yang menjalankan kegiatan bongkar muat pada barang produksinya sendiri, dan menjalankan kegiatan pelayanan jasa kepelabuhanan yang merupakan badan usaha pelabuhan. Badan usaha Pelabuhan di terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) mengelola pelayanan dermaga untuk melakukan proses bongkar muat cargo/barang milik PT. Wilmar nabati Indonesia yang berupa jenis barang curah kering dan curah cair, seperti : minyak CPO (Crude Palm Oil), kernel, pupuk, batu bara.

Dalam pelayanan kepelabuhanan di TUKS PT. Wilmar nabati Indonesia perlu adanya peningkatan Produktivitas dalam sistem prosedur kegiatan kualitas pelayanan kapal berkaitan dengan kemampuan perusahaan untuk memberikan layanan yang akurat sejak pertama kali tanpa membuat kesalahan apapun dan menyampaikan jasanya sesuai dengan waktu yang disepakati seperti : penyediaan jasa tunda, jasa sandar/tambat, alat bongkar muat. Kedisiplinan ialah ketaatan pada peraturan kerja, karyawan yang mempunyai tanggungjawab

tinggi terhadap tugas yang diberikan dapat dikatakan taat pada peraturan kerja seperti : mentaati SOP yang berlaku di PT. Wilmar nabati Indonesia. dan kecepatan bongkar muat juga menjadi salah satu unsur utama untuk meningkatkan produktivitas dermaga seperti : kesiapan alat bongkar muat di dermaga. Pada penerapan tersebut di fokuskan untuk meningkatkan Produktivitas di TUKS PT. Wilmar nabati Indonesia. Hal tersebut agar tidak mengakibatkan timbulnya Keterlambatan kapal untuk melakukan proses sandar, kegiatan bongkar/muat, di terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) PT. Wilmar nabati Indonesia khususnya juga berpengaruh terhadap penekanan suatu kinerja perusahaan PT. Wilmar Nabati Indonesia. Oleh karena itu penulis mengambil judul “ANALISIS KUALITAS PELAYANAN KAPAL, KEDISIPLINAN DAN KECEPATAN BONGKAR MUAT KAPAL TERHADAP PRODUKTIVITAS DI DERMAGA PT. WILMAR NABATI INDONESIA”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas, maka dalam penelitian ini penulis merumuskan masalah sebagai berikut :

1. Apakah kualitas pelayanan kapal berpengaruh secara signifikan terhadap produktivitas?
2. Apakah kedisiplinan berpengaruh secara signifikan terhadap produktivitas?
3. Apakah kecepatan bongkar muat kapal berpengaruh secara signifikan terhadap produktivitas?
4. Apakah kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan bongkar muat kapal berpengaruh secara simultan (bersama-sama) terhadap produktivitas?

1.3 Batasan Masalah

Permasalahan pada identifikasi masalah tersebut tidak akan dibahas secara keseluruhan karena berbagai keterbatasan dan menghindari meluasnya permasalahan serta agar lebih mudah dipahami dan dimengerti maka dalam penelitian ini penulis memberikan batasan-batasan mengenai masalah yang diteliti, yaitu mengenai analisis kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan dan kecepatan bongkar muat kapal terhadap produktivitas di dermaga PT. Wilmar nabati Indonesia.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah yang telah diuraikan di atas, adapun tujuan diadakan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui apakah kualitas pelayanan kapal berpengaruh secara signifikan terhadap produktivitas.
2. Untuk mengetahui apakah kedisiplinan berpengaruh secara signifikan terhadap produktivitas.
3. Untuk mengetahui apakah kecepatan bongkar muat berpengaruh secara signifikan terhadap produktivitas.
4. Untuk mengetahui kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan dan kecepatan bongkar muat berpengaruh secara simultan (Bersama-sama) terhadap produktivitas.

1.5 Manfaat Penelitian

Pada penulisan ini diharapkan memiliki manfaat penelitian antara lain sebagai berikut:

1. Bagi Perusahaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan referensi informasi yang digunakan dalam meningkatkan kualitas kedisiplinan dan kecepatan terhadap produktivitas di PT. Wilmar nabati Indonesia. Selain itu adanya penelitian ini berguna menjadi masukan dalam menerapkan pengembangan sumber daya manusia (SDM) yang ada pada perusahaan.

2. Bagi STIAMAK Barunawati

Penelitian ini diharapkan menambah pengetahuan dan wawasan untuk mahasiswa dalam berpikir, menambah literatur perpustakaan sehingga bermanfaat bagi semua pihak, sekaligus dapat menerapkan teori dalam bidang manajemen pengembangan sumber daya manusia (SDM) khususnya mengenai kualitas kedisiplinan dan kecepatan terhadap produktivitas di PT. Wilmar nabati Indonesia.

3. Bagi Peneliti

Penelitian ini diharapkan menjadi sumbangan wawasan yang bertambah. peneliti lebih memahami tentang kualitas kedisiplinan dan kecepatan terhadap produktivitas di PT. Wilmar nabati Indonesia, dan diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi peneliti selanjutnya.

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1 Kualitas Pelayanan Kapal

2.1.1 Kualitas pelayanan

Kualitas pelayanan atau jasa merupakan faktor utama yang mempengaruhi kepuasan pelanggan. Faktor ini penting karena tergantung pada persepsi pelanggan. Parasuraman (dalam Lupiyoadi, 2013: 216) mengatakan bahwa “kualitas pelayanan yaitu seberapa jauh perbedaan antara kenyataan dan harapan pelanggan atas pelayanan yang mereka terima”. Definisi lain dari Wijaya (2011: 52) menyatakan “Kualitas layanan adalah ukuran seberapa bagus tingkat layanan yang diberikan mampu sesuai dengan ekspektasi pelanggan.”

Parasuraman (dalam Lupiyoadi, 2013: 216) mengatakan bahwa “kualitas pelayanan yaitu seberapa jauh perbedaan antara kenyataan dan harapan pelanggan atas pelayanan yang mereka terima”.

Secara umum pelayan dapat diartikan dengan melakukan perbuatan yang hasilnya ditujukan untuk kepentingan orang lain, baik perorangan, maupun kelompok atau masyarakat. Menurut keputusan Menteri Negara Aparatur Negara no. 63 disebutkan bahwa "Pelayanan adalah Segala bentuk kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah di pusat, di daerah, dan di lingkungan badan usaha milik negara/daerah dalam bentuk barang atau jasa dalam rangka pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan".

2.1.2 Dimensi Kualitas Pelayanan

Terdapat lima dimensi utama untuk menilai kualitas pelayanan (Tjiptono & Chandra, 2016: 137):

1. Tangibles (bukti fisik), berkenaan dengan daya tarik fasilitas fisik, perlengkapan, dan material yang digunakan perusahaan, serta penampilan karyawan.

2. Reliability (reliabilitas), berkaitan dengan kemampuan perusahaan untuk memberikan layanan yang akurat sejak pertama kali tanpa membuat kesalahan apapun dan menyampaikan jasanya sesuai dengan waktu yang disepakati.
3. Responsiveness (daya tanggap), berkenaan dengan kesediaan dan kemampuan para karyawan untuk membantu para pelanggan dan merespon permintaan mereka, serta menginformasikan kapan jasa akan diberikan dan kemudian memberikan jasa secara cepat.
4. Assurance (jaminan), yakni perilaku para karyawan mampu menumbuhkan kepercayaan pelanggan terhadap perusahaan dan perusahaan bisa menciptakan rasa aman bagi para pelanggannya. Jaminan juga berarti bahwa para karyawan selalu bersikap sopan dan menguasai pengetahuan dan keterampilan yang dibutuhkan untuk menangani setiap pertanyaan atau masalah pelanggan.
5. Empathy (empati), berarti bahwa perusahaan memahami masalah para pelanggannya dan bertindak demi kepentingan pelanggan, serta memberikan perhatian personal kepada para pelanggan dan memiliki jam operasi yang nyaman.

2.1.3 Indikator kualitas pelayanan kapal

Kinerja pelabuhan dapat digunakan untuk mengetahui tingkat pelayanan pelabuhan kepada pengguna pelabuhan (kapal dan barang), yang tergantung pada waktu pelayanan kapal selama berada di pelabuhan. Kinerja pelabuhan yang tinggi menunjukkan bahwa pelabuhan dapat memberikan pelayanan yang baik. (Triatmodjo, 2017)

Indikator performace pelabuhan atau kinerja pelabuhan adalah prestasi dari output atau tingkat keberhasilan pelayanan, pelabuhan pada suatu periode waktu tertentu, yang ditentukan dalam ukuran satuan waktu, satuan berat, ratio perbandingan (presentase). Indikator Performance Pelabuhan dapat dikelompokkan sedikitnya atas 2 (dua) kelompok indikator, yaitu:

1. Indikator Output (Kinerja Pelayanan Kapal & Barang dan Produktivitas B/M Barang) indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai besarnya throughput lalu-lintas barang (daya lalu) yang melalui suatu peralatan atau fasilitas pelabuhan dalam periode waktu tertentu;
2. Indikator Service (Kinerja Trafik), dasarnya merupakan indikator yang erat kaitannya dengan informasi mengenai lamanya waktu pelayanan kapal selama di dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan.

2.2 Kedisiplinan

2.2.1 Pengertian kedisiplinan

Kedisiplinan berasal dari kata disiplin. Ditinjau dari segi etimologi disiplin berasal dari bahasa asing “discipline” yang memiliki arti penganut atau pengikut. Menurut Sinambela(2016: 332) disiplin merupakan ketaatan pada perintah atau aturan yang ditentukan oleh perusahaan. Lebih lanjut, disiplin adalah sebuah tahapan yang diaplikasikan untuk menanggapi persoalan kinerja, yang mana tahapan ini melibatkan manajer dalam mengomunikasikan dan mengidentifikasi persoalan- persoalan kinerja karyawan.

Menurut Manula et al., (2021: 27) bahwa disiplin kerja merupakan perilaku pada individu yang setara dengan prosedur kerja yang ditetapkan, atau didefinisikan sebagai perbuatan dan sikap yang sesuai dengan aturan dalam perusahaan baik tertulis maupun tidak tertulis. Semakin tinggi disiplin seseorang maka semakin tinggi tingkat kinerja orang tersebut, hal ini dikarenakan mereka berusaha untuk patuh dan taat terhadap seluruh peraturan perusahaan, termasuk jam masuk kerja, berbagai peraturan tidak tertulis yang telah disetujui serentak, dan SOP. Dalam pelaksanaannya, apabila perusahaan mengupayakan sebagian besar dari peraturan - peraturan yang dipatuhi dan ditaati oleh karyawan, maka kedisiplinan dapat diluruskan (Busro, 2018: 331).

Tindakan kedisiplinan memberikan keuntungan yang besar, baik bagi tenaga kerja maupun perusahaan. Adanya kedisiplinan bagi tenaga kerja mampu untuk mengoptimalkan keteguhan yang bersifat umum maupun ketrampilan bersifat teknis, sedangkan bagi perusahaan kedisiplinan mampu untuk mengembangkan prestasi kerja seluruh karyawan dalam perusahaan (Arianto & Setiyowati, 2020: 2).

Menurut Busro (2018: 354) menyatakan bahwa pengawasan dan kedisiplinan di perusahaan dapat mempengaruhi produktivitas kerja sebagai berikut:

- 1) Pengawasan yang dilakukan oleh pemimpin. Dalam hal ini, pimpinan perlu mengawasi penerapan kerja yang dilakukan oleh karyawan untuk mengamati sejauh mana karyawan mematuhi dan menaati standar kerja yang ditetapkan oleh perusahaan. Proses pengawasan tidak selalu dilaksanakan secara langsung, akan tetapi bisa dilaksanakan dengan menggunakan teknologi, seperti kamera, CCTV, absen elektronik sidik jari atau absen elektronik wajah, dan teknologi lainnya.
- 2) Kedisiplinan. Di mana dapat dikatakan dengan disiplin kerja apabila karyawan mematuhi dan menaati serta melaksanakan aktivitas kerja melalui tingkah laku dan sikap nyata. Selain itu, tingkat absensi dan kedisiplinan dalam melakukan seluruh tugas yang diemban, maka karyawan tersebut dapat didefinisikan disiplin. Kesimpulan dari definisi yang dipaparkan di atas bahwa pengawasan dalam pekerjaan sangat penting dalam meningkatkan kedisiplinan dan produktivitas karyawan. Pengawasan dalam hal ini bukan berarti untuk mencari kesalahan yang dilakukan oleh karyawan, melainkan untuk membenahi jika terdapat kesalahan yang dilakukan karyawan baik di sengaja maupun tidak disengaja, supaya tidak terjadi lagi dan dapat menyelesaikan dengan mencari solusi bersama.

2.2.2 Indikator Disiplin Kerja

Menurut Darmayanti et al., (2022: 3-4) mengemukakan bahwa disiplin kerja dibagi menjadi lima indikator yaitu:

1. Kehadiran. Indikator ini merupakan hal yang mendasar untuk digunakan menilai kedisiplinan. Kedisiplinan karyawan dapat dikatakan rendah, apabila sering terlambat masuk atau pulang kerja.
2. Ketaatan terhadap prosedur kerja. Karyawan yang mematuhi dan menaati prosedur kerja dapat dikatakan disiplin dalam bekerja.
3. Ketaatan pada peraturan kerja. Karyawan yang mempunyai tanggungjawab tinggi terhadap tugas yang diberikan dapat dikatakan taat pada peraturan kerja.
4. Tingkat kewaspadaan tinggi. Berhati-hati disaat menjalankan pekerjaan, perhitungan penuh saat bekerja dan teliti, serta mengerjakan sesuatu dengan efektif dan efisien selalu dimiliki karyawan yang mempunyai tingkat kewaspadaan yang tinggi.
5. Bekerja etis. Dalam bekerja karyawan diharuskan melakukan tindakan yang sopan baik terhadap atasan, rekan kerja, maupun terhadap konsumen, serta pihak perusahaan yang berkaitan.

2.3 Kecepatan Bongkar Muat

2.3.1 Pengertian Bongkar muat

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan KM 33 2001:5 kegiatan bongkar muat adalah kegiatan bongkar muat barang dari dan ke atas kapal meliputi kegiatan pembongkaran barang dari palka kapal ke atas dermaga di lambung kapal atau sebaliknya (*Stevedoring*), kegiatan pemindahan barang dari dermaga di lambung kapal ke gudang/lapangan penumpukan atau sebaliknya, (*cargodoring*) dan kegiatan pengambilan barang dari gudang/lapangan dibawa ke atas truk atau sebaliknya (*receiving/delivery*).

Menurut Jhon Soeprihanto (2009:80) produktivitas dapat diartikan sebagai perbandingan antara hasil-hasil yang dicapai dengan keseluruhan

sumber daya yang dipergunakan atau perbandingan jumlah produksi (*output*) dengan sumber daya yang digunakan (*input*) dan juga produktivitas dapat diartikan sebagai keseimbangan antara semua faktor-faktor produksi yang memberikan output yang paling besar dengan usaha tertentu.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan KM 33 2001:5 kegiatan bongkar muat meliputi kegiatan: 1) *Stevedoring* adalah pekerjaan bongkar muat barang dari kapal ke dermaga atau tongkang atau truk atau memuat barang dari dermaga atau tongkang atau truk ke dalam kapal sampai tersusun dalam palka dengan menggunakan Derek kapal atau Derek darat; 2) *Cargodoring* adalah pekerjaan melepaskan barang dari tali atau jala-jala di dermaga dan mengangkat dari dermaga ke gudang atau lapangan penumpukan barang. Selanjutnya, menyusun di gudang atau tapangan penumpukan atau sebaliknya; 3) *Receiving* atau *Delivery* adalah pekerjaan memindahkan barang dari timbunan atau tempat penumpukan dan menyerahkan sampai tersusun di atas kendaraan di pintu gudang atau lapangan penumpukan atau sebaliknya.

Pekerjaan bongkar muat atau yang lebih dikenal dengan istilah tenaga kerja bongkar muat (“TKBM”) dapat kami jelaskan, bahwa TKBM adalah merupakan salah satu jenis TKLHK. Lebih spesifik lagi, TKBM adalah salah satu bentuk hubungan hukum atau perjanjian melakukan pekerjaan melalui pemborongan (paket) pekerjaan yang –nota bene– bukan hubungan kerja, sehingga tidak di-cover dalam UU Ketenagakerjaan. Peraturan dan ketentuan mengenai TKBM tersebut sejak awal –memang– diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan sebagai bagian dari pelaksanaan ketentuan mengenai Kepelabuhanan (saat ini PP No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, pengganti dari PP No. 69 Tahun 2001). Dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 14 Tahun 2002 (“Kepmenhub”) disebutkan, bahwa TKBM adalah semua tenaga kerja yang terdaftar pada pelabuhan setempat yang melakukan pekerjaan bongkar muat di pelabuhan (Pasal 1 angka 16 Kepmenhub).

2.3.2 Indikator bongkar muat

Adapun indikator kecepatan bongkar muat menurut Brata Wuntara Umagapi, Siska Amonalisa, dan Lies Lesmini (2016) dalam jurnal Kualitas Pelayanan Dokumen Dan Kecepatan Bongkar Muat General Cargo adalah:

1. Pelayanan (service)
2. Kesiapan Alat Bongkar Muat
3. Pengguna Jasa

2.4 Produktivitas

2.4.1 Pengertian Produktivitas

Menurut Schermerharn dalam Busro (2018) mengatakan produktivitas diartikan sebagai hasil pengukuran suatu kinerja dengan memperhitungkan sumber daya yang digunakan, termasuk sumber daya manusia.

Menurut Bukit et. al. (2017) berpendapat Produktivitas kerja merupakan suatu akibat dari persyaratan kerja yang harus dipenuhi oleh pegawai untuk memperoleh hasil maksimal dimana dalam pelaksanaannya, produktivitas kerja terletak pada faktor manusia sebagai pelaksana kegiatan pekerjaan.

Menurut Hasibuan dalam Busro (2018) produktivitas adalah perbandingan antara output (hasil) dengan input (masukan). Jika produktivitas naik akan meningkatkan efisiensi (waktu-bahan-tenaga) dan sistem kerja, teknik produksi dan adanya peningkatan keterampilan dari tenaga kerjanya.

Menurut Handoko dalam Busro (2018) berpendapat bahwa produktivitas merupakan sikap mental manusia dan usaha-usahanya untuk mencapai hasil yang lebih baik dengan menggunakan sumber daya seefektif mungkin yang akhirnya diukur dengan masukan yang digunakan untuk mencapai hasil yang optimal.

Menurut Sinungan dalam Busro (2018) mengatakan bahwa produktivitas kerja merupakan kemampuan seseorang atau sekelompok orang untuk menghasilkan barang dan jasa dalam jangka waktu tertentu yang telah ditentukan atau sesuai dengan rencana. Berdasarkan pengertian para ahli,

dapat disimpulkan bahwa produktivitas merupakan sikap mental karyawan yang mencerminkan kemampuan karyawan dalam melakukan suatu pekerjaan dan memperoleh hasil berdasarkan sumber daya yang digunakan.

2.4.2 Indikator produktivitas

Adapun produktivitas dermaga diukur dengan menggunakan 3 indikator yaitu :

1. Kualitas pelayanan kapal
2. Kedisiplinan kinerja
3. Bongkar muat kapal

2.5 Hubungan antar variable

Salah satu keberhasilan dalam produktivitas dermaga adalah dengan adanya peningkatan kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan bongkar muat. Berikut ini akan dijelaskan mengenai ketiga indikator tersebut yaitu :

2.5.1 Pengaruh Kualitas Pelayanan Kapal Terhadap Produktivitas

Kualitas pelayanan kapal merupakan indikator yang berkaitan dengan kemampuan perusahaan untuk memberikan layanan yang akurat sejak pertama kali tanpa membuat kesalahan apapun dan menyampaikan jasanya sesuai dengan waktu yang disepakati. Perusahaan akan memberikan pelayanan kapal yang akan masuk sampai keluarnya di dermaga PT. Wilmar Nabati Indonesia, seperti : proses penyandaran, jasa kapal tunda, pengisian air bersih. Hal ini menyatakan bahwa kualitas pelayanan kapal sangat berpengaruh terhadap produktivitas.

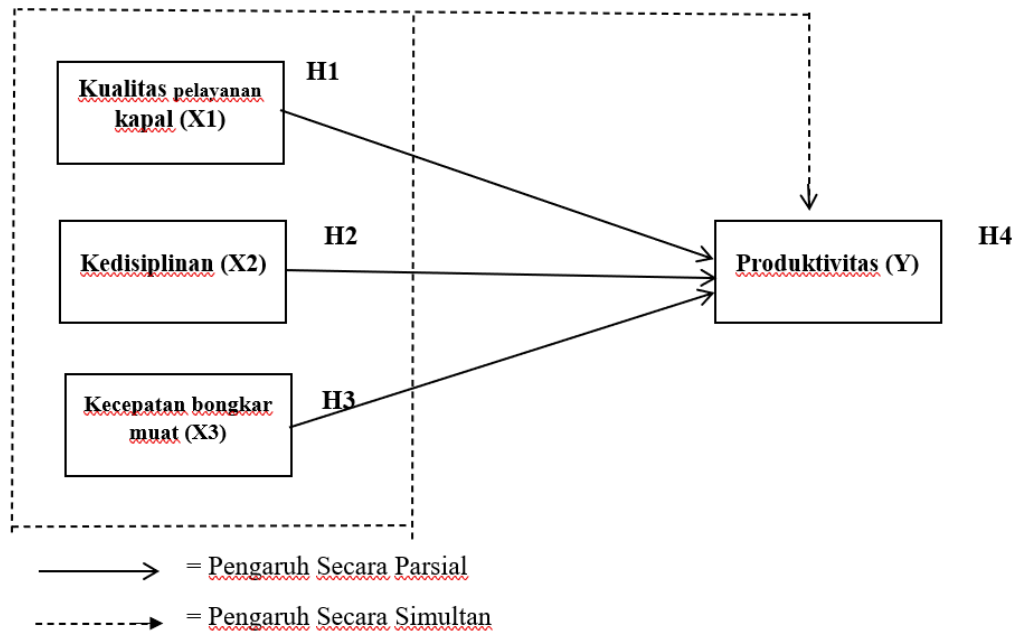
2.5.2 Pengaruh Kedisiplinan Terhadap Produktivitas

Kedisiplinan merupakan indikator ketaatan terhadap prosedur kerja, karyawan yang mematuhi dan menaati prosedur kerja dapat dikatakan disiplin dalam bekerja. Tindakan kedisiplinan memberikan keuntungan yang besar, baik bagi tenaga kerja maupun perusahaan. Adanya kedisiplinan bagi tenaga kerja mampu untuk mengoptimalkan keteguhan yang bersifat umum maupun ketrampilan bersifat teknis, sedangkan bagi perusahaan kedisiplinan mampu untuk mengembangkan prestasi kerja seluruh karyawan dalam perusahaan (Arianto & Setiyowati, 2020: 2). Hal ini menyatakan bahwa kedisiplinan berpengaruh terhadap produktivitas.

2.5.3 Pengaruh Kecepatan Bongkar Muat Terhadap Produktivitas

Kecepatan bongkar muat merupakan indikator penting yaitu pembongkaran merupakan suatu pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dan bisa juga dikatakan suatu pembongkaran barang dari kapal ke dermaga, dari dermaga ke gudang atau sebaliknya dari gudang ke gudang atau dari gudang dermaga baru diangkut ke kapal. Yang dimaksud dengan kegiatan muat adalah proses memindahkan barang dari gudang, menaikan lalu menumpuknya di atas kapal, sedangkan kegiatan bongkar adalah proses menurunkan barang dari kapal lalu menyusunnya (menimbun) ke dalam gudang di pelabuhan. Untuk meningkatkan produktivitas perlu adanya kecepatan bongkar muat agar kunerja di dermaga PT. Wilmar Nabati Indonesia semakin tepat waktu dan sesuai dengan rencana perusahaan.

2.6 Kerangka Pemikiran



Gambar 2.1 Kerangka Konseptual

Adapun variabel bebas (variabel independent) dari penelitian ini adalah kualitas pelayanan kapal (X1), kedisiplinan (X2), kecepatan bongkar muat (X3) dan variabel terikat (variabel dependent) produktivitas (Y).

2.7 Hipotesis

Menurut Sugiyono (2019:99), hipotesis ialah dugaan sementara terhadap rumusan masalah penelitian dan didasarkan pada fakta-fakta empiris yang diperoleh melalui pengumpulan data.

Adapun Hipotesis yang diajukan di penelitian ini adalah :

1. H1 : Diduga variabel kualitas pelayanan kapal mempunyai pengaruh parsial terhadap produktivitas di dermaga PT. Wilmar nabati Indonesia.
2. H2 : Diduga variabel kedisiplinan mempunyai pengaruh parsial terhadap produktivitas di dermaga PT. Wilmar Nabati Indonesia.

3. H3 : Diduga variabel kecepatan bongkar muat mempunyai pengaruh parsial terhadap produktivitas di dermaga PT. Wilmar nabati Indonesia.
4. H4 : Diduga variabel kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan bongkar muat mempunyai pengaruh simultan terhadap produktivitas di dermaga PT. Wilmar nabati Indonesia.

BAB III METODE PENELITIAN

3.1 Jenis penelitian

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif. Metode penelitian kuantitatif, sebagaimana dikemukakan oleh Sugiyono (2012) yaitu:

“Metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik, dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan”.

Menurut Sugiyono (2012) penelitian deskriptif yaitu, penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variable mandiri, baik satu variable atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan, atau menghubungkan dengan variabel yang lain.

3.2 Populasi dan sampel

3.2.1 Populasi

Sugiyono (2018) menyatakan bahwa populasi adalah suatu generalisasi yang terdiri dari subjek-subjek dengan karakteristik tertentu yang telah peneliti tarik kesimpulannya sebagai subjek penelitian. Populasi untuk mengetahui penelitian ini adalah 50 karyawan PT. Wilmar nabati Indonesia pada april 2023.

Table 3.1 Jumlah Karyawan

Laki-laki	Wanita	Total Karyawan
35 Orang	15 Orang	50 Orang

Sumber : Devisi Operasional Pelabuhan PT. Wilmar nabati Indonesia

3.2.2 Sampel

Sampel adalah jumlah pengamatan yang tidak bias yang diambil dari suatu populasi. Dalam istilah dasar, populasi adalah jumlah total individu, hewan, benda, pengamatan, data, dll. Dari setiap subjek yang diberikan. Jadi sampel, dengan kata lain, adalah bagian, bagian, atau sebagian dari seluruh kelompok, dan bertindak sebagai bagian dari populasi. Sampel digunakan dalam berbagai pengaturan di mana penelitian dilakukan. Jadi sampel ini adalah 50 responden dari karyawan PT. Wilmar nabati Indonesia. Untuk memudahkan memastikan sampel, peneliti memakai probability sampling, dimana populasi didapat dengan cara random hingga tiap baserta populasi memiliki impian buat diseleksi selaku sampel. Tata cara yang dipakai yakni simplerandom sampling. Pengumpulan data buat tata cara ini dicoba dengan cara random. Menurut Sugiyono (2017:122), pengambilan sampel probability adalah teknik untuk pengambilan sampel yang diberikan ke setiap anggota populasi peluang yang serupa buat diseleksi selaku baserta ilustrasi.

Pengukuran data dalam penelitian ini memakai metode Sugivono (2017), determinasi dimensi dicoba selaku berikut :

Keterangan :

$$n = \frac{N}{1 + N (\epsilon)^2}$$

n = Ukuran pada sampel

N = Populasi karyawan pada PT. Wilmar nabati Indonesia

e = Nilai kritis (5%).

Dengan begitu hingga besarnya data dalam penelitian ini bisa dihitung dengan metode selaku selanjutnya.

$$n = \frac{50}{1 + 50 (0,05)^2}$$

$$n = \frac{50}{1 + 50 (0,0025)}$$

$$n = \frac{50}{1 + 0,125}$$

$$n = \frac{50}{1,125}$$

$$n = 44,44$$

Berdasarkan perhitungan tersebut maka diperoleh sebanyak 44,44 dibulatkan menjadi 44. Jadi sampel ini adalah 44 responden karyawan

3.3 Variabel penelitian dan definisi operasional

Variable utama yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Variabel dependent (Y) yaitu produktivitas (Y);
2. Variabel independent (X) yaitu kualitas pelayanan kapal (X1), kedisiplinan (X2), dan kecepatan bongkar muat (X3).

Definisi operasional dan pengukuran masing-masing variabel sebagai berikut:

- a. Kualitas pelayanan kapal (X1)

Yaitu pengambilan data melalui data kapal yang sandar di pelabuhan untuk kepentingan Perusahaan;

- b. Kedisiplinan (X2)

Yaitu pengambilan data melalui kinerja karyawan di Perusahaan;

- c. Kecepatan bongkar muat kapal (X3)

Yaitu suatu metode penerapan yang digunakan untuk mengetahui kinerja (hasil) yang diterima dalam pelayanan Pelabuhan terhadap kapal dengan harapan yang efisien dan efektifitas di pelabuhan untuk kepentingan perusahaan sendiri.

3.4 Metode pengumpulan data

3.4.1 Teknik analisis data

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif yang secara umum lebih focus pada tujuan generalisasi. Alat analisis yang digunakan yaitu regresi linier berganda dengan program *statistical product and service solution* (SPSS) versi 29. Menurut Ghozali (2007) kekuatan hubungan antara dua variabel atau lebih diukur dengan analisis regresi, arah hubungan antara variabel dependen dengan independent juga ditunjukkan dengan analisis regresi ini. Regresi linier berganda adalah hubungan secara linier antara dua atau lebih variabel independent (X) dengan variabel dependen (Y). berdasarkan pembahasan dari analisis dan pengujian hipotesis, penelitian akan menguji pengaruh kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan bongkar muat kapal terhadap produktivitas didermaga PT. Wilmar nabati Indonesia.

3.4.2 Analisis statistic deskriptif

Statistik deskriptif adalah penggunaan statistic untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa maksud membuat kesimpulan yang berlaku umum atau generalisasi. Nilai minimal, nilai maksimal, rata-rata (mean) dan standar deviasi digunakan sebagai alat analisis.

3.4.3 Uji regresi linier berganda

Analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah regresi linier berganda. Dalam model pengujiannya menggunakan uji t untuk uji secara parsial dan uji F untuk uji secara simultan. Rumus tersebut adalah sebagai berikut :

Rumus regresi berganda : $Y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + e$ keterangan :

Y = Produktivitas

- X_1 = Kualitas pelayanan kapal
- X_2 = Kedisiplinan
- X_3 = Kecepatan bongkar muat kapal
- β_0 = Konstanta
- $\beta_1 \dots \beta_n$ = Koefisien regresi
- e = Variabel pengganggu diluar bariabel bebas

3.4.4 Analisis kerelasi berganda

Analisis korelasi berganda (R multiple) digunakan untuk mengetahui sejauh mana keeratan hubungan antara seluruh variabel bebas secara serempak terhadap variabel terikat (Y). Untuk mencari besarnya koefisien korelasi berganda (R), maka digunakan Teknik pengolahan data dengan program software SPSS 29.

3.4.5 Uji asumsi klasik

Pengujian terhadap ada tidaknya pelanggaran terhadap asumsi-asumsi klasik merupakan dasar dalam model regresi linier berganda. Uji asumsi klasik dalam penelitian ini dilakukan untuk mengetahui apakah sampel yang ditetapkan telah dapat dilakukan analisis dan melihat apakah model prediksi yang dirancang telah dapat dimasukkan ke dalam serangkaian data, maka perlu dilakukan pengujian data. Untuk mendapatkan model regresi yang baik harus terbebas dari penyimpangan data yang terdiri dari multikolinieritas, heteroskedastisitas, dan normalitas. Cara yang digunakan untuk menguji penyimpangan asumsi klasik adalah sebagai berikut (Ghozali, 2012).

3.4.6 Uji normalitas

Uji normalitas bertujuan adalah untuk menguji apakah dalam model regresi variabel terikat dan variabel bebas keduanya mempunyai distribusi

normal atau tidak. Model regresi yang baik memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Salah satu cara termudah untuk melihat normalitas adalah dengan melihat histogram yang membandingkan antara data observasi dengan distribusi yang mendekati distribusi normal. Model regresi yang baik adalah memiliki distribusi data normal atau mendekati normal. Artinya kriteria berdistribusi normal apabila tampilan grafiknya menunjukkan pola penyebaran disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal. (Ghozali, 2012)

Selanjutnya, pengujian dalam normalitas dilakukan dengan melihat grafik normal plot. Kriteria pengujiannya, adalah sebagai berikut :

1. Jika angka signifikan $> 0,05$ maka data mempunyai distribusi normal;
2. Jika angka signifikan $< 0,05$ maka data tidak mempunyai distribusi normal.

3.4.7 Uji multikolinearitas

Pengujian multikolinearitas dilakukan untuk melihat apakah pada model regresi ditemukan ada tidaknya korelasi antara variabel bebas. Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi multikolinearitas. Variabel-variabel bebas yang mempunyai hubungan tidak mungkin dianalisis secara terpisah pengaruhnya terhadap variabel terikat.

Cara untuk mendeteksi gejala multikolinearitas adalah dengan melihat VIF (*variance inflation factor*), bila nilai VIF < 10 maka dianggap tidak ada pelanggaran multikolinearitas. Untuk mengetahui seberapa kuat atau seberapa parah kolinearitas (korelasi) antar sesama variabel bebas maka dapat dilihat dari matriks korelasi.

3.4.8 Uji heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas. Menurut (Ghozali, 2012) model regresi yang baik adalah homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas. Dasar analisis :

1. Jika ada pola tertentu, serta titik-titik yang ada membentuk pola tertentu yang teratur (bergelombang, kemudian menyempit), maka mengindikasikan telah terjadi heteroskedastisitas;
2. Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

3.4.9 Uji koefisien determinasi berganda (R^2)

Koefisien determinasi (R^2 atau *R square*) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu. Nilai R^2 atau *R square* yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel bebas atau independent dalam menjelaskan variasi variabel independent sangat terbatas. Nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independent memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variasi variabel dependen (Ghozali, 2011).

Untuk mencari besarnya koefisien korelasi berganda (R^2), maka digunakan Teknik pengolahan data dengan program software SPSS 29.

3.4.10 Pengujian hipotesis

Hipotesis ada dua pilihan yang dapat dibuat oleh penelitian yang sesuai dengan konsep keilmuan, yaitu :

$H_0 : \beta_1 = 0$, variabel kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan bongkar muat kapal tidak berpengaruh terhadap produktivitas.

$H_1 : \beta_1 \neq 0$, variabel kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan bongkar muat kapal berpengaruh terhadap produktivitas.

Selanjutnya sebagai Langkah untuk melakukan pengujian hipotesis maka perlu menggunakan uji F dan uji t

1. Uji F, yaitu pengujian yang dilakukan untuk mengetahui pengaruh dari variabel bebas (independent) yakni kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan bongkar muat secara simultan atau serempak terhadap variabel terikat (dependen) yaitu terhadap metode produktivitas.

Kaidah pengujiannya :

- a. Apabila $F_{hitung} > F_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya secara simultan atau serempak variabel bebas mempengaruhi secara signifikan variabel terikat.
 - b. Sebaliknya jika $F_{hitung} < F_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, berarti secara simultan atau serempak variabel bebas tidak mempengaruhi secara signifikan variabel terikat.
2. Uji t, yaitu pengujian yang dilakukan untuk mengetahui pengaruh dari masing-masing variabel secara parsial (independent) atau individu tau secara terpisah terhadap variabel terikat (dependen).

Kaidah pengujiannya :

- a. Apabila $t_{hitung} > t_{tabel}$, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, berarti ada pengaruh secara signifikan antara variabel bebas dan variabel terikat.
- b. Apabila $t_{hitung} < t_{tabel}$, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak, berarti tidak ada pengaruh secara signifikan antara variabel bebas dan variabel terikat.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

4.1 Sejarah Perusahaan PT. Wilmar Nabati Indonesia

Awal mula pada tanggal 1 Agustus 1979 mendirikan pabrik es batu di Paya Pasir dengan nama PT. Karya Prajona Nelayan oleh Martua Sitorus. Pabrik ini dibangun dengan tujuan mensejahterahkan para nelayan di daerah tersebut dalam mengawetkan hasil tangkapan. Kemudian pada tanggal 1 Juli 1981, PT. Karya Prajona Nelayan baru dapat beroperasi dengan memproduksi es batu berbentuk batangan. Pada tahun 1983, PT. KPN Paya Pasir terus berkembang dan mulai memasuki bisnis kelapa sawit dengan membuka pabrik Palm Kernel Oil (PKO). Sebelumnya kelapa sawit yang digunakan PT. KPN Paya Pasir dibeli dari perkebunan orang. Seiring berjalannya waktu, PT. KPN Paya Pasir terus berkembang dan mulai mengekspor hasil produksinya melalui Polonia Trading House Hongkong pada tahun 1987-1988.

Pada tahun 1989-1990, Martua Sitorus membangun dua pabrik yaitu PT. Bukit Kapur Reksa di Dumai dengan memproduksi Palm Kernel Oil dan Refinery serta PT. Sinar Alam Permai di Palembang yang merupakan pabrik Refinery. Pada tahun 1991, baru memulai bisnis perkebunan di Sumatera Barat yang dinaungi oleh PT. AMP dan PT. GMP. Pada tahun 1993-1994, kedua pabrik tersebut baru mulai beroperasi dan melakukan ekspansi di PT. Bukit Kapur Reksa dan PT. Sinar Alam Permai kemudian melakukan kerja sama dengan China Cereal Oil dan Grain Company. Setelah terus berkembang, dibangun pula pabrik Refinery yaitu PT. Multimas Nabati Asahan di Kuala Tanjung. Perkembangan PT. Wilmar Nabati Indonesia semakin pesat dengan dilakukannya ekspansi sebagai penghasil Crude Palm Kernel Oil pada tahun 1998-2005. Di tahun-tahun ini, PT. Wilmar Nabati Indonesia melakukan ekspansi untuk memperluas pabrik kelapa sawit sebagai penghasil CPO dan PKO dan juga menggeluti bisnis pembuatan pupuk dengan merk "Mahkota". Pada tahun 2006, PT. Wilmar Nabati

Indonesia resmi bergabung di bursa efek Singapura sehingga berganti nama menjadi Wilmar Internasional Limited oleh Wiliam dan Martua Sitorus. Nama “Wilmar” diambil dari nama Wiliam dan Martua.

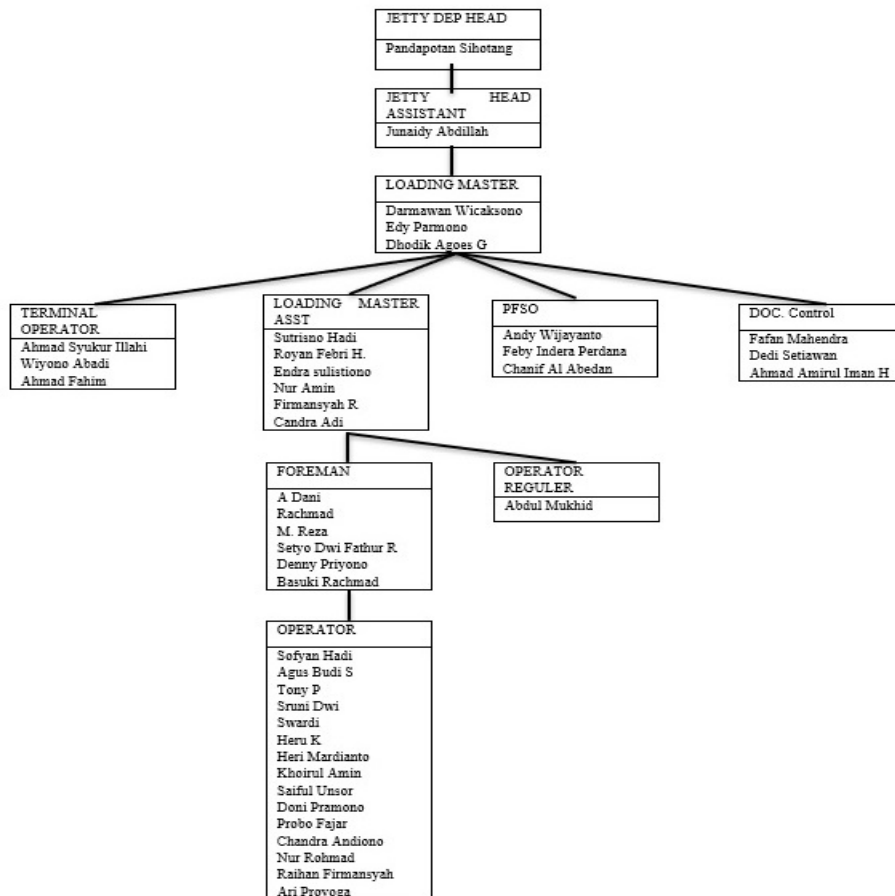
4.1.1 Visi dan misi Perusahaan PT. Wilmar nabati Indonesia

1. Visi : Perusahaan kelas dunia yang dinamis dibisnis agrikultur dan industry dengan pertumbuhan yang dinamis, dengan tetap mempertahankan posisinya sebagai pemimpin pasar didunia, melalui kemitraan dan manajemen yang baik.
2. Misi : Menjadi mitra bisnis yang unggul dan layak dipercaya bagi stakeholders

Nilai-nilai Inti Wilmar :

1. Profesionalisme yang didasari rasa memiliki
2. Kerendahan hati yang didasari kesederhanaan
3. Integritas yang didasari kejujuran
4. Kerja keras yang didasari sinergi tim
5. Kepemimpinan yang berwawasan global

4.1.2 Struktur organisasi Perusahaan PT. Wilmar nabati Indonesia



Gambar 4.1 struktur organisasi di pelabuhan PT. Wilmar nabati Indonesia

4.1.3 Peran dan tanggung jawab karyawan PT. Wilmar nabati Indonesia

1. Dep head : kepala bagian departmen operasional pelabuhan
2. Assistant dep head : wakil kepala bagian department operasional pelabuhan
3. Terminal operasional : master jetty pada operasional pelabuhan (operator bagian penyandaran kapal)
4. Loading master : kepala koordinator komando bagian bongkar muat barang di pelabuhan

5. Loading master assistant : anggota koordinator komando bagian bongkar muat barang di pelabuhan
6. PSFO : pengawas kegiatan kerja di area pelabuhan
7. Doc. Control : bagian dalam pencatatan setiap kegiatan kerja di area pelabuhan
8. Foreman : kepala koordinator yang bertanggung jawab di lapangan kerja pelabuhan
9. Operator : bagian menjalankan operasi kerja di area pelabuhan

4.2 Responden

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan responden dari karyawan PT. Wilmar nabati Indonesia. Pada penelitian ini, peneliti menggunakan google form sebagai alat untuk penyebaran kuisioner. Berikut responden dari hasil penyebaran kuisioner :

Table 4.1 data responden kuisioner

Jenis kelamin	Frekuensi	Persentase
Laki-laki	35 Orang	70%
Perempuan	15 Orang	30%
Jumlah responden	50 Orang	100%

Sumber data diolah peneliti, 2023

Berdasarkan table 4.1, dapat disimpulkan bahwa kuisioner yang terdistribusikan sebanyak 50 responden kembali dengan tepat sesuai dengan data responden. Selain itu, responden yang mengisi juga sesuai dengan kriteria peneliti yang menjadi karyawan PT.Wilmar nabati Indonesia. Menunjukkan bahwa 50 responden yang mengisi kuisioner berjenis kelamin laki-laki sejumlah 35 responden dengan persentase 70%. Sedangkan berjenis Perempuan sejumlah 15 responden dengan persentase 30%.

4.2.1 Analisis statistic deskriptif

Hasil pengukuran uji statistic deskriptif variabel ini perlu dilakukan untuk melihat secara umum seperti nilai minimal (*min*), nilai maksimal (*max*), rata-rata (*mean*), dan standar deviasi dari masing-masing variabel yaitu kualitas pelayanan kapal (X1), kedisiplinan (X2), kecepatan bongkar muat (X3) dan produktivitas (Y). mengenai hasil uji statistic deskriptif penelitian dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.2 uji stastistic deskriptif
Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
PELAYANAN	50	3.00	10.00	8.7600	1.33340
KEDISIPLINAN	50	5.00	10.00	9.0400	1.30868
BONGKARMUAT	50	4.00	10.00	9.0000	1.26168
PRODUKTIVITAS	50	8.00	15.00	13.4800	1.98196
Valid N (listwise)	50				

Sumber : output IBM SPSS, data sekunder telah diolah

Berdasarkan hasil uji deskriptif diatas, dapat kita gambarkan distribusi data yang didapat oleh peneliti adalah :

1. Variabel kualitas pelayanan kapal (X1) dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 3 sedangkan nilai maksimum sebesar 10, rata-rata kualitas pelayanan kapal sebesar 8.7600 dan standar deviasi data kualitas pelayanan kapal adalah 1.33340
2. Variabel kedisiplinan (X2) dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 5 sedangkan nilai maksimum sebesar 10, rata-rata kedisiplinan sebesar 9.0400 dan standar deviasi data kedisiplinan adalah 1.30868
3. Variabel kecepatan bongkar muat kapal (X3) dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 4 sedangkan nilai

maksimum sebesar 10, rata-rata kecepatan bongkar muat kapal sebesar 9.0000 dan standar deviasi data kecepatan bongkar muat kapal adalah 1.26168

4. Variabel produktivitas (Y) dari data tersebut bisa di deskripsikan bahwa nilai minimum 8 sedangkan nilai maksimum sebesar 15, rata-rata produktivitas sebesar 13.4800 dan standar deviasi data produktivitas adalah 1.98196

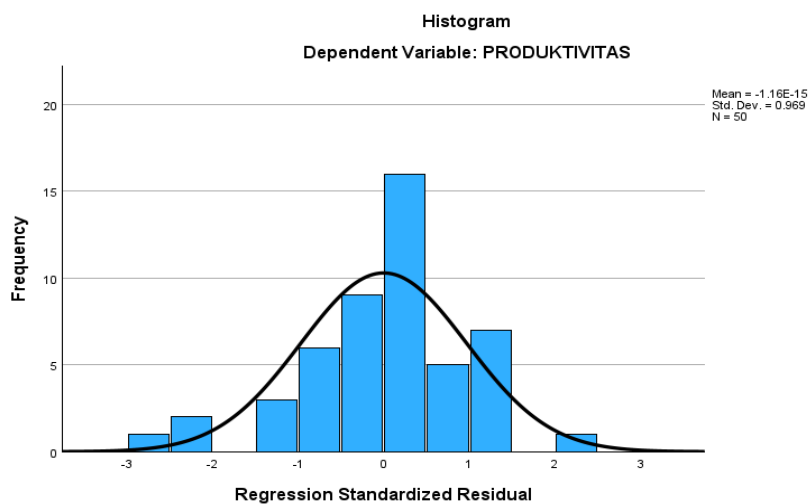
4.2.2 Uji asumsi klasik

4.2.2.1 Uji normalitas

Alat untuk mengukur menentukan variabel dependen serta independent karena kedua uji memiliki distribusi yang berbeda ialah normal atau tidaknya data. Cara agar peneliti bisa mengetahui residual sebagaimana diketahui, uji-F serta uji-t mengasumsikan bahwa nilai-nilai residual dinormalisasi sehingga dapat diuji dengan menggunakan Kolmogorov Smirnov, yang dikatakan normal serta signifikan bila nilai $> 0,05$ distribusi.

A. Grafik histrogram

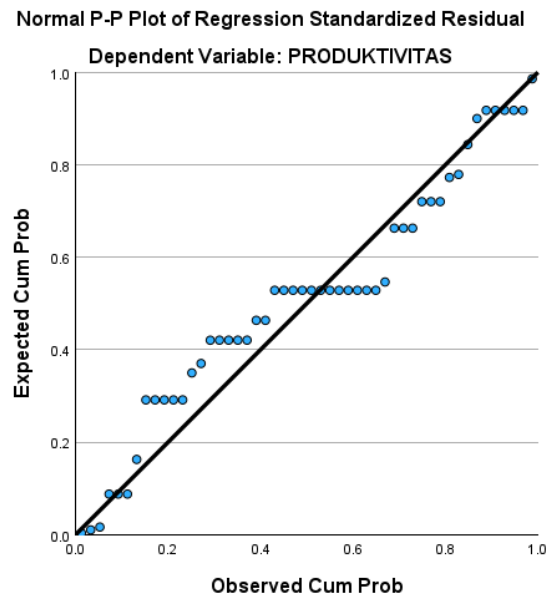
Gambar 4.2 grafik histrogram



Sumber data : IBM SPSS

B. Grafik P-plot

Gambar 4.3 grafik P-plot



Sumber data : IBM SPSS

Pada gambar 4.4 diatas, disimpulkan data data tidak berantakan atau jauh dari diagonal, sehingga dapat dipastikan bahwa data diatas normal. Selain itu, peneliti menggunakan uji normalitas smolov-smirnov agar lebih meyakinkan tentang data yang diuji dengan uji normalitas.

C. One sample Kolmogorov Smirnov

Tabel 4.3 grafik histrogram

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardize d Residual	
N		50	
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	.0000000	
	Std. Deviation	.99919487	
Most Extreme Differences	Absolute	.145	
	Positive	.132	
	Negative	-.145	
Test Statistic		.145	
Asymp. Sig. (2-tailed) ^c		.010	
Monte Carlo Sig. (2- tailed) ^d	Sig.	.010	
	99% Confidence Interval	Lower Bound	.008
		Upper Bound	.013

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

d. Lilliefors' method based on 10000 Monte Carlo samples with starting seed 2000000.

Sumber : data primer diolah IBM SPSS

Pada table 4.4 kolmogorov-smirnov tingkat signifikan $> 0,05$ jadi $0,010 > 0,05$ artinya data berdistribusi normal.

4.2.2.2 Uji multikolinieritas

Tabel 4.4 uji multikolinieritas

		Coefficients ^a					Collinearity Statistics	
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Tolerance	VIF
Model		B	Std. Error	Beta				
1	(Constant)	1.328	1.183		1.122	.268		
	PELAYANAN	.528	.153	.355	3.459	.001	.524	1.909
	KEDISIPLINAN	1.000	.222	.660	4.499	<.001	.256	3.899
	BONGKARMUAT	-.168	.192	-.107	-.875	.386	.368	2.714

a. Dependent Variable: PRODUKTIVITAS

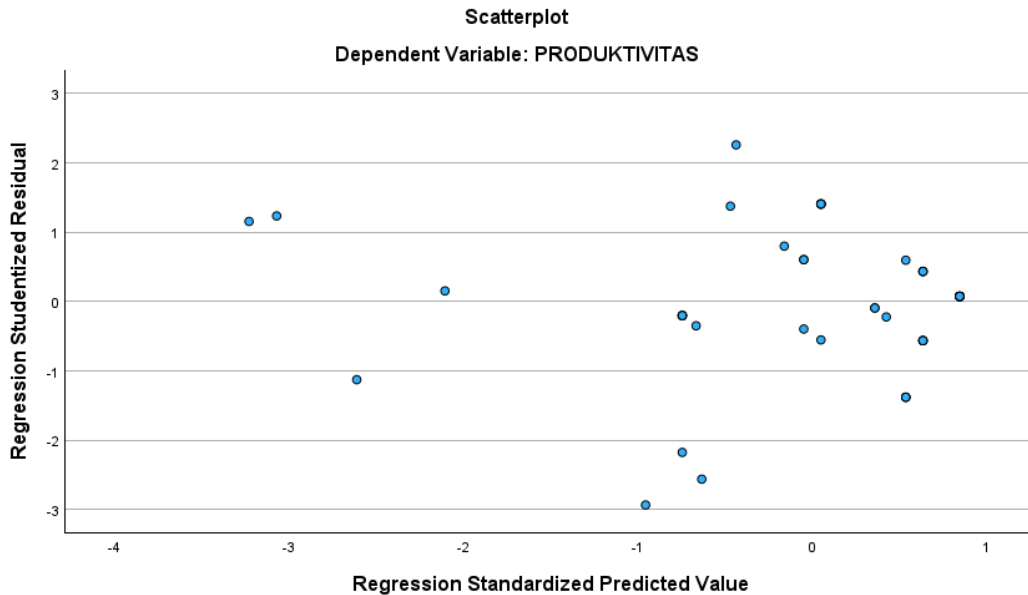
Sumber : data di olah IBM SPSS

VIF (*variance inflation factor*) jika VIF dibawah atau < 10 dan tolerance value diatas $> 0,1$ maka tidak terjadi multikolinieritas. Berdasarkan tabel 4.4 diketahui bahwa nilai VIF variabel kualitas pelayanan kapal (X1), variabel kedisiplinan (X2), dan variabel kecepatan bongkar muat kapal (X3) adalah (X1) $1,909 < 10$, (X2) $3,899 < 10$, (X3) $2,714 < 10$ dan nilai tolerance value (X1) $0,524 > 0,1$, (X2) $0,256 > 0,1$, (X3) $0,386 > 0,1$ maka data tersebut terjadi multikolinieritas.

4.2.2.3 Uji heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika variance dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain tetap, maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda disebut heteroskedastisitas.

Gambar 4.4 uji heteroskedastisitas



Uji heteroskedastisitas dapat disimpulkan bahwa data terjadi heteroskedastisitas adalah dikarenakan gambar titik-titik membentuk suatu pola.

4.2.2.4 Analisis regresi berganda

Konsep dasar :

- A. Bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y)
- B. Uji t bertujuan mengetahui ada atau tidaknya pengaruh secara parsial (mandiri) yang diberikan variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y)
- C. Uji F bertujuan untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh secara simultan (bersama-sama) yang diberikan variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y)
- D. Koefisien determinasi berfungsi untuk mengetahui berapa persen pengaruh yang diberikan variabel bebas (X) secara simultan terhadap variabel terikat (Y)

Perumusan hipotesis

H1 : terdapat pengaruh X1 terhadap Y

H2 : terdapat pengaruh X2 terhadap Y

H3 : terdapat pengaruh X3 terhadap Y

H4 : terdapat pengaruh X1, X2, dan X3 terhadap Y
 Tingkat kepercayaan 95%. $\alpha = 0,05$

Dasar pengambilan keputusan

Uji t apabila nilai sign $> 0,05$ atau nilai t hitung $> t$ tabel, maka terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y (begitu juga sebaliknya)

$$\begin{aligned}
 t \text{ tabel} &= t (\alpha/2; n-k-1) & \alpha &= 0,05 \Rightarrow 0,05/2 = 0,025 \\
 &= t (0,025; 50-3-1) & n &= \text{jumlah responden} \\
 &= t (0,025; 47) & k &= \text{jumlah variabel (X)} \\
 &= 2,011
 \end{aligned}$$

Uji F apabila nilai sign $< 0,05$ atau nilai F hitung $> F$ tabel, maka terdapat pengaruh variabel X terhadap variabel Y (begitu juga sebaliknya)

$$\begin{aligned}
 F \text{ tabel} &= F (k;n-k) \\
 &= F (3;50-3) \\
 &= F (3;47) \\
 &= 2,80
 \end{aligned}$$

4.2.2.5 Uji t

Tabel 4.5 uji t

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.328	1.183		1.122	.268
	kualitas pelayanan kapal	.528	.153	.355	3.459	.001
	kedisiplinan	1.000	.222	.660	4.499	<.001
	kecepatan bongkar muat kapal	-.168	.192	-.107	-.875	.386

a. Dependent Variable: produktivitas

Sumber : data IBM SPSS

1. Pengaruh X1 terhadap Y

Diketahui nilai sign $0,001 < 0,05$ dan nilai t hitung $3,459 > 2,011$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H1 diterima yang berarti terdapat pengaruh antara variabel X1 terhadap variabel Y

2. Pengaruh X2 terhadap Y

Diketahui nilai sign $0,001 < 0,05$ dan nilai t hitung $4,499 > 2,011$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H2 diterima yang berarti terdapat pengaruh antara variabel X2 terhadap Y

3. Pengaruh X3 terhadap Y

Diketahui nilai sign $0,386 > 0,05$ dan nilai t hitung $-0,875 < 2,011$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H3 ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh antara variabel X3 terhadap variabel Y

4.2.2.6 Uji F

Tabel 4.6 uji F

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	143.559	3	47.853	44.996	<.001 ^b
	Residual	48.921	46	1.064		
	Total	192.480	49			

a. Dependent Variable: produktivitas

b. Predictors: (Constant), kecepatan bongkar muat kapal, kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan

Sumber : data IBM SPSS

Pengaruh X1, X2, dan X3 terhadap Y

Diketahui nilai sign $0,001 < 0,05$ dan nilai F hitung $44,996 > 2,80$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H4 diterima yang berarti terdapat pengaruh variabel X1, X2, dan X3 terhadap Y

4.2.2.7 Uji koefisiensi determinasi berganda (R^2)

Tabel 4.7 uji koefisiensi
Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.864 ^a	.746	.729	1.03126

a. Predictors: (Constant), kecepatan bongkar muat kapal, kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan

Sumber : data IBM SPSS

Diketahui nilai R Square 0,746 atau 74.6%, yang menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang simultan antara variabel X1, X2, dan X3 terhadap variabel Y sebesar 74.6% dan sisanya 25.4% dipengaruhi oleh variabel lain.

4.3 Pembahasan

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kuisioner yang disebarkan kepada 50 responden karyawan PT. Wilmar nabati Indonesia berdasarkan hasil analisis, pembahasan hasil penelitian ini sebagai berikut : pada tabel 4.1 di atas ini terlihat ada 35 responden laki-laki (54,5) serta 15 responden perempuan (45,4).

4.3.1 Pengaruh kualitas pelayanan kapal (X1) terhadap produktivitas (Y)

Variabel bebas ini memiliki hubungan yang signifikan pada variabel terikat menunjukkan pengaruh dalam variabel kualitas pelayanan kapal sejalan dengan variabel produktivitas diketahui nilai sign $0,001 < 0,05$ dan nilai t hitung $3,459 > 2,011$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H1 diterima yang berarti terdapat pengaruh antara variabel kualitas pelayanan kapal (X1) terhadap variabel produktivitas (Y)

4.3.2 Pengaruh kedisiplinan (X2) terhadap produktivitas (Y)

Variabel bebas ini memiliki hubungan yang signifikan pada variabel terikat menunjukkan pengaruh dalam variabel kedisiplinan sejalan dengan variabel produktivitas diketahui nilai sign $0,001 < 0,05$ dan nilai t hitung $4,499 > 2,011$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H2 diterima yang berarti terdapat pengaruh antara variabel kedisiplinan (X2) terhadap variabel produktivitas (Y)

4.3.3 Pengaruh kecepatan bongkar muat (X3) terhadap produktivitas (Y)

Variabel bebas ini tidak memiliki adanya hubungan yang signifikan pada variabel terikat menunjukkan pengaruh dalam variabel kecepatan bongkar muat kapal tidak sejalan dengan variabel produktivitas diketahui nilai sign $0,386 > 0,05$ dan nilai t hitung $-0,875 < 2,011$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H3 ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh antara variabel kecepatan bongkar muat kapal (X3) terhadap produktivitas (Y)

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan perhitungan data statistik yang telah dilakukan oleh peneliti. Kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut :

1. Peneliti ini membuktikan adanya pengaruh yang signifikan antara kualitas pelayanan kapal terhadap produktivitas pada karyawan PT. Wilmar nabati Indonesia. Artinya kualitas pelayanan kapal yang ada di PT. Wilmar nabati Indonesia ini sangat berpengaruh pada produktivitas. Dengan adanya kualitas pelayan kapal berpengaruh bagi perusahaan, sehingga akan mendorong perusahaan menjadi berkembang dan maju dalam meningkatkan SDM perusahaan PT. Wilmar nabati Indonesia.
2. Peneliti ini membuktikan adanya pengaruh yang signifikan antara kedisiplinan terhadap produktivitas pada karyawan PT. Wilmar nabati Indonesia. Artinya kedisiplinan yang ada di PT. Wilmar nabati Indonesia ini sangatlah berpengaruh pada produktivitas. Dengan adanya kedisiplinan berpengaruh bagi perusahaan, sehingga akan mendorong perusahaan menjadi berkembang dan maju dalam meningkatkan SDM perusahaan PT. Wilmar nabati Indonesia.
3. Peneliti ini membuktikan bahwa tidak adanya pengaruh yang signifikan antara kecepatan bongkar muat kapal terhadap produktivitas pada karyawan PT. Wilmar nabati Indonesia. Dikarenakan nilai sign $0,386 > 0,05$ dan nilai t hitung $-0,875 < 2,011$ sehingga dapat disimpulkan bahwa H_3 ditolak yang berarti tidak terdapat pengaruh antara variabel X_3 terhadap variabel Y . Artinya kecepatan bongkar muat kapal yang ada di PT. Wilmar

nabati Indonesia tidak berpengaruh secara signifikan terhadap produktivitas perusahaan.

4. Pengaruh kualitas pelayanan kapal (X1), kedisiplinan (X2), dan kecepatan bongkar muat kapal (X3) terhadap produktivitas (Y). Diketahui nilai sign $0,001 < 0,05$ dan nilai F hitung $44,996 > 2,80$, sehingga dapat disimpulkan bahwa H4 diterima yang berarti variabel X1, X2, dan X3 terdapat pengaruh secara simultan terhadap variabel Y. Dengan adanya pengaruh secara simultan berpengaruh bagi perusahaan, sehingga akan mendorong perusahaan menjadi berkembang dan maju dalam meningkatkan SDM perusahaan PT. Wilmar nabati Indonesia.

5.2 Saran

Saran yang bisa diberikan hasil penelitian dan pembahasan ini adalah sebagai berikut :

1. Bagi PT. Wilmar nabati Indonesia untuk mampu meningkatkan kinerja karyawan di pelabuhan dengan cara meningkatkan kualitas pelayanan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan bongkar muat kapal guna untuk mengoptimalkan produktivitas perusahaan.
2. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan lebih memperluas objek penelitian, sehingga hasil penelitiannya lebih mungkin disimpulkan secara umum.

Daftar Pustaka

<https://www.wilmar-international.com/>

Sugiono, D. (2013). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung : Alfabeta

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor: UM 002/38/18/DJPL 2011 Tentang Standar Kinerja Pelayanan Operasional Pelabuhan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Busro, D.M. 2018. *Teori-Teori Manajemen Sumber Daya Manusia*. Jakarta: Prenadamedia Group.

Studi Peningkatan Kinerja Pelayanan Kapal Dan Barang Di Pelabuhan Utama. Badan LITBANG Perhubungan, Kementerian Perhubungan-Pusat Penelitian PT. Sumaplan Adicipta Persada, Tahun 2014.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849)

Anisa Maharani, M.T.W. 2018. Pengaruh Kedisiplinan Karyawan Terhadap Produktifitas Di PT. Glostar Indonesia. *Winter Journal*, 1(1): 215–217.

Nugroho D., 2015. *Human Capital Management PT Pelindo III*. Yogyakarta : Lintang Rasi Aksara Books dan Pustaka Rahmad

Soedjono, H., et al. "KEPABEANAN, IMIGRASI, KARANTINA DAN LOGISTIK INTERNASIONAL." (2023).

Meyti Hanna Ester Kalangi, M. H. E. "Administrasi Pelayaran Niaga."





Widyawati, Nur, Dora Merciana, and Meyti Hanna Ester Kalangi. "MODA TRANSPORTASI DARAT DAN KUALITAS LAYANAN JASA TERHADAP KELANCARAN ARUS CONTAINER DI DEPO." *Jurnal Baruna Horizon* 3.2 (2020): 230-241.

Meyti Hanna Ester Kalangi, and Novita Sari. "Beban Sewa Alat dan Foreman Terhadap Profitmargin PT Samudra Raya Indo Lines." *Jurnal Baruna Horizon* 2.1 (2019): 59-70.

Nur Widyawati, N. W., DA Arisanti, D., Fauziyyah, H. B., Aris Dwi Kurniawan, A. D. K., & Lutfi Bayu Abadi, L. B. A. (2023). Factors Affecting Purchase Intention on Fashion Products. *International Journal of entrepreneurship and Business Development*, 6(03), 552-559.

LAMPIRAN – LAMPIRAN

Lampiran 1 Formulir Permohonan Penulisan Skripsi

	SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN STIAMAK BARUNAWATI	Telp. (031) 3291096 E-mail : info@stiamak.ac.id
Jl. Perak Barat 173 Surabaya Website : www.stiamak.ac.id		
FORMULIR PERMOHONAN PENULISAN SKRIPSI Tahun Akademik : 2022/2023		
Permohonan penyusunan SKRIPSI dan Dosen Pembimbing bagi mahasiswa:		
Nama	: M. FARIZ ARDIANSYAH	
NIM	: 19110060	
Program Studi	: ADMINISTRASI BISNIS	
Alamat	: Bangsri RT 04. RW 02.	
Telp	: 0821 3890 1062	
Judul SKRIPSI :		
1.	Analisis kualitas Pelayanan kapal, kedisiplinan, dan kecepatan Bangkar Muat Kapal Terhadap Produktivitas di Dermaga PT. Wilmar Nabati Indonesia	
2.		
3.		
4.		
Dapat disetujui dengan dosen pembimbing : Dian Artsanti, S.Kom, MM 		
Menyetujui Kapredi 	Surabaya, 25 Sep 2023 Mahasiswa yang bersangkutan Permohon, 	
SOEDARMANTO, SE, MM NIDN: 0322036902	MUHAMMAD FARIZ ARDIANSYAH NIM : 19110060	

Lampiran 2 permohonan ijin penelitian skripsi

Lampiran 3 persetujuan skripsi



Nomor : 01A/JTY-WINA/GSK/V/23
Klasifikasi : Biasa
Perihal : Persetujuan Ijin Penelitian Skripsi Mahasiswa STIAMAK Barunawati

Kepada :
Yth. Ketua STIAMAK Barunawati
Di Tempat

1. Memperhatikan Surat STIAMAK Barunawati Nomor: SKL/130/STIAMAK/V/2023 tanggal 24 mei 2023 perihal permohonan ijin penelitian skripsi.
2. Terkait butir 1 (satu) diatas, kami sampaikan persetujuan ijin penelitian skripsi kepada mahasiswa STIAMAK Barunawati a.n M Fariz Ardiansyah di PT. Wilmar nabati Indonesia. Pelaksanaan penelitian dimulai pada tanggal 29 mei 2023 dengan mematuhi peraturan yang berlaku di PT. Wilmar nabati Indonesia.
3. Demikian disampaikan atas perhatian dan kepercayaannya kami ucapkan terima kasih.

Gresik , 27 Mei 2023
PT. Wilmar Nabati Indonesia Gresik



Jusaidi Abdullah
Jetty Head Assistant

Lampiran 4 lembar bimbingan skripsi



**SEKOLAH TINGGI ILMU ADMINISTRASI DAN MANAJEMEN KEPELABUHAN
STIAMAK BARUNAWATI**

Jl. Perak Barat 173 Surabaya
Website : www.stiamak.ac.id

Telp. (031) 3291096
E-mail : info@stiamak.ac.id

LEMBAR BIMBINGAN SKRIPSI TAHUN 20.....

Nama : M. FARIZ ARDIANSYAH
NIM : 19110060
Tempat Penelitian : PT Wilmar Nabati Indonesia
Judul : Analisis kualitas pelayanan kapal, ketiduran, dan kecepatan
Bongkar Muat Kapal Terhadap produktivitas di Dermaga
PT Wilmar Nabati Indonesia.
Pembimbing : DIAN ARISANTI, S.Kom, MM

No.	Hari/ Tanggal	Bimbingan	Paraf
1.	30 Mei 2023	Judul Skripsi	<i>FA</i>
2.	02 Juni 2023	Bab I	<i>FA</i>
3.	02 Juni 2023	Bab II	<i>FA</i>
4.	02 Juni 2023	Bab III	<i>FA</i>
5.	21 Juni 2023	Bab IV	<i>FA</i>
6.	21 Juni 2023	Bab V	<i>FA</i>
7.	07 September 2023	Revisi	<i>FA</i> <i>DS</i>

Mengetahui,
Kaprosdi Ilmu Administrasi Bisnis

SOEDARMANTO, SE, MM

Surabaya, 25 Sep2023

Mahasiswa

M. Fariz Ardiansyah
NIM : 19110060